

L'ORDINE DI ARRIVO

1. Surtees-Parker (G.B.) su Ferrari 330 P3, in ore 6.51'16", alla media di km. 165.939 (primi della classe oltre 2000); 2. Gregory-Whitmore su Ford G.T. 40 a 1 giro; 3. Muller-Maïresse su Ford G.T. 40 a 2 giri.

CLASSE GRAN TURISMO: 1. Zwimfer (Oli-lieri) (Ger.) su Ferrari 275 GTB, in ore 6.75'46", media km. 136.711; 2. Pessina-Botalla (It.), su Ferrari 275 GTB, a 2 giri (secondi della classe oltre 2000); 3. Ligier-Greder (Fr.) su Ford GT, a 5 giri (terzi della classe oltre 2000). Nella foto a fianco: un passaggio di Bandini (n. 35).



Alla Ferrari la «1000 chilometri» di Monza

# TRIONFANO SURTEES-PARKES

Riaccesa la battaglia nel campionato di calcio

## Verso un finale incandescente?

Hanno ripreso a sperare il Bologna (che domenica ospita l'Inter) e la Sampdoria. Un bravo ai «baby» di Chiappella

Se il «Terzino» di Giacinto Facchetti non avesse raddoppiato la partita con la Sampdoria, il campionato sarebbe ancora tutto da giocare. Con soli quattro punti di vantaggio e con il «Bipatch» di Bologna alle porte, l'Inter si sarebbe trovata in una situazione psicologica ben precaria e, di riflesso, i rossoblu avrebbero moltiplicato gli sforzi per inseguire non più una chimera ma una possibilità reale. Intendiamoci, non è che l'Inter possa ancora toccare lo scudetto con mano, troppo essendo i suoi attuali spalti, e non è che l'Inter «scoppia» subito dal Real Ma-

drid, ma il suo distacco (con quei suoi punti) dovrebbe comunque metterla di riparo da ogni sorpresa. Per fortuna di Ferrara, la fine del campionato si approssima e, nelle rimanenti quattro giornate, solo un'increspatura di circostanze avverse e concomitanti potrebbero mettere l'Inter in difficoltà. Certo che l'Inter del doppio confronto con Real e quella vista con la Sampdoria ha ben più che probabilità di uscire indenne domenica prossima a Bologna. Più che il gioco in se stesso (non infatti, che i rossoblu incantano sotto questo profilo), lo stato d'animo diametralmente opposto gioca a vantaggio dei nerazzurri, passati nel giro di una settimana da spaventi battistrada a nervosi depositari di tanta fama. Insomma, il succo è questo: l'Inter può soccombere a Bologna, ma il danno non dovrebbe estendersi oltre, grazie — ripetiamo — al suo «centratissimo» di emergenza, Facchetti.

Nel primo in cui la Sampdoria ha fatto il clamoroso mezzo spambetto, l'Inter ha però avuto da Furioretta una buona idea, un concorrente, almeno, e sicuramente fuori gioco: il Napoli. 0-1 è un punteggio che fa arrischiare in trasferta: in casa, poi, va considerato una «piccola» Watford.

Ma l'ossessione dei panni dei tifosi partenopei non drammatizza: prima o poi, anche il «miracolo» Napoli, dovrà cessare, essendo andato, fra l'altro, al di là di ogni più ragionevole aspettativa. Non si comprendono, quindi, i sarcasmi della folla all'indizio di questa avventura, che, grazie ad una sorprendente abilità a prova di bomba, hanno compiuto imprese mai raggiunte dal Napoli in questo doppiogiro. Ma l'Inter, che ha già fatto il «San Paolo», oltre a superare questa lancia di umana considerazione, conferma il grande valore della Fiorentina e tappa la lunga, ma non per tutti (almeno lo speriamo), una frenata e si accinge a conquistare la Coppa.

FRANCIA - AUSTRIA 1-0. FRANCIA: Marinelli, Rostagni, Duclercq, Camerini, Burkle, Lazarus, Hohn, Michel, Larque, Muller. AUSTRIA: Stachowitz, Hitzel, Prowanz, Reischmann, Wenzinger, Slangl, Schramm, Schramm, Dissauer, Sliser, Slaser.

ARBITRO: Miska (Germania). MARCATORI: Nella ripresa al 21' Camerini su rigore.

NOTE: Al 37' è stato espulso l'austriaco Sifer per scorrettezza. Al 22' i francesi hanno sostituito Rigaud con Jacques. Gli austriaci hanno sostituito Dissauer con Pekovsek.

ITALIA - GERMANIA 1-1. ITALIA: Censi, Fedele, Colletta, Scala, Turone, Vignardo, Maggio, Massa, Franzoni, Russo, Vastini.

GERMANIA: Hübner, Koshen, Breidenfeld, Keiffer, Schmitz, Scheu, Strzelyk, Handschuh, Koeppl, Bude, Schollbach.

ARBITRO: Kitzbühler (Francia).

MARCATORI: Nella ripresa al 18' Bude, al 19' Vastini.

NOTE: Nella ripresa gli austriaci hanno sostituito Rigaud con Peltner, al 35' il portiere Genti, infornuto, con Zanier.

### Allenatori polacchi per gli atleti messicani

VARSAGLIA, 25. Il Messico che ospiterà i giochi olimpici estivi del 1968 ha firmato un accordo con allenatori polacchi perché collaborino alla preparazione degli atleti messicani. In base all'accordo fra i comitati olimpici di Polonia e Messico non meno di sette allenatori polacchi parteciperanno fra breve.

Rodolfo Pagnini



Forse il goal di FACCHETTI (arrivato così a totalizzare 8 reti in questo campionato) risulterà decisivo nel senso che potrebbe salvare lo scudetto dell'Inter.

I lavori della 64ª Sessione del CIO

## Oggi l'assegnazione dei «Giochi» del '72

Approvato il progetto presentato da Onesti sulla ripartizione dei proventi televisivi

Oggi, i membri del CIO dovranno decidere a quale città andrà l'assegnazione dei Giochi olimpici del 1972. Detroit o Montreal, Monaco o Madrid? La 64ª Sessione del Comitato Olimpico Internazionale ha iniziato i suoi lavori, venerdì, a Montecarlo, Monaco, a Madrid? La 64ª Sessione del Comitato Olimpico Internazionale ha iniziato i suoi lavori, venerdì, a Montecarlo, Monaco, a Madrid?

La 64ª Sessione del Comitato Olimpico Internazionale ha iniziato i suoi lavori, venerdì, a Montecarlo, Monaco, a Madrid? La 64ª Sessione del Comitato Olimpico Internazionale ha iniziato i suoi lavori, venerdì, a Montecarlo, Monaco, a Madrid?

La giornata fredda e piovosa ha disturbato lo svolgimento delle gare — Nelle monoposto 875 s'è imposto Salvati a 97 km/h

## Gregory (Ford) al secondo posto

Dal nostro inviato

MONZA, 25. Il bolide rosso che ha fatto 15 mila chilometri è sua, della Ferrari P3 guidata dagli inglesi Surtees e Mike Parkes. Era nelle previsioni, intendiamoci, visto e considerato che le Ford ufficiali avevano dato «forse». E tutta via chissà cosa avrebbero pagato gli americani affinché l'unica macchina messa in campo dalla casa di Maranello non portasse a termine la prova.

Il pericolo c'era e le Ford GT-40 speravano appunto in un guasto del bolide rosso per avere via libera. In questo caso gli americani che si sentono ormai padroni della situazione (sapete: un giornale ha presentato la Ferrari accanto ad un bolide di rifilato) avrebbero subito e riso a crepapelle. «Vi abbiamo battuto con le Ford di riserva», sarebbe stato il commento.

Ma il bolide rosso ha tenuto fede al pronostico, è partito in testa, ha tenuto il comando per cento giri su cento e alle 19.20 di questa sera, dopo un pomeriggio tetro e grigio per il maltempo che non ha concesso la minima tregua, è sfrecciato vittorioso con più di un giro di vantaggio sulla Ford GT-40 di Gregory-Whitmore.

La terza prova mondiale per marche e prototipi ha dunque riportato alla ribalta la Ferrari. Il collaudo della potente vettura ha soddisfatto tecnici e appassionati. Naturalmente l'elogio per il rientrate Surtees, il collaudatore Parkes, e fuori discussione. E poi è noto che avendo ridotto i suoi programmi per le note ragioni, una sola Ferrari non potrà tenere testa alle americane Ford e Chaparral: basterà il minimo guasto per perdere la partita, come è avvenuto a Sebring, d'altronde.

Per la Ferrari non è stata una giornata completamente positiva. Hanno fallito la prova, infatti, le «Dino» che speravano di poter centrare subito la vittoria. Le Porsche «Difetti di gioventù», ha detto un collega, e probabilmente era nel vero. Sta il fatto che dopo le due Ford, al quarto posto c'era la Porsche di Mitter-Hermann, una vettura che ad un certo punto ha dato battaglia passando addirittura in seconda posizione.

Il ventesimo giro, il vantaggio di Surtees è di 21". Poco dopo, John ed il pilota a Parkes. Noi fermiamo la Dino di Biscaldi si ferma ai box e perde diverse posizioni. Siamo al trentesimo giro e vediamo la Ferrari in vetta, mentre per il secondo posto lottano due Ford e una Porsche. Parkes va come il diavolo e al trentasettesimo passaggio sfreccia con un giro di vantaggio.

Continua a piovere e c'è foschia. Brutto affare. Al quarantesimo giro le macchine ancora in gara sono 27. E a metà corsa abbiamo questa classifica: 1) Surtees - Parkes (Ferrari) km. 505 in 3. 03' 07" media 165.459. 2) Gregory-Whitmore (Ford) a 1 giro. 3) Muller-Maïresse (Ford) a 2 giri. 4) Facetti-Vaccarella (Ferrari) a 3 giri. 5) Sifferi-Veghe (Porsche) a 4 giri. 6) Seibenhuber-Parkes (Ferrari) a 5 giri. 7) Davis-Glenner (Porsche) a 6 giri. 8) Ligier-Greder (Ford) a 7 giri. 9) Adamich-Zecoli (Alfa Romeo) a 8 giri. 10) Baghetti-Cella (Alfa Romeo) a 9 giri.

Ma non è tutto. Il vantaggio di Surtees è di 21". Poco dopo, John ed il pilota a Parkes. Noi fermiamo la Dino di Biscaldi si ferma ai box e perde diverse posizioni. Siamo al trentesimo giro e vediamo la Ferrari in vetta, mentre per il secondo posto lottano due Ford e una Porsche. Parkes va come il diavolo e al trentasettesimo passaggio sfreccia con un giro di vantaggio.

La giornata fredda e piovosa, una giornata che ha tenuto lontano la grande folla, è cominciata con due gare per monoposto 875 Monza. In entrambe le corse s'è imposto Giovanni Salvati (Anibero) ad una media di oltre 97 km/h. Scalin, Lella Lombardi (rappresentante del gentil sesso) e Montanari sono piazzati. Con le gare giovanili si è fatto mezzogiorno e un'ora dopo ecco in pista le quaranta vetture della mille chilometri.

Ha dato «forse» la Ford di Graham Hill e Stewart e una parte la Ferrari Dino di Vaccarella e Bonduant, danneggiata nelle prove per un'uscita di strada.

Si corre sulla pista combinata (tandem di alta velocità e circuito stradale) della lunghezza di 10 chilometri e cento metri, e siccome i giri da compiere sono 100 avranno una mille chilometri «maggiorata». Quaranta vetture sono tante, troppe e per giunta piove e tira vento. Speriamo bene.

Un applauso saluta la Ferrari 4000 di John Surtees che prende subito il comando seguito dalle Ford di Revson, Ireland e Gregory. Il passaggio dei bolidi che sollevano acqua è impressionante. Ben presto, la fila s'allunga. Qualcuno gira con fari accesi: presto sarà e non si comprende il motivo di una partenza così riluttante. Una gara del genere doveva cominciare almeno due ore prima.

Surtees è al volante della macchina più potente e naturalmente guadagna terreno ad ogni giro. Le «Dino» invece, fanno tribolare i meccanici e le prime fermate ai box toccano a Bandini e Attwood. Al decimo giro, la situazione è la seguente: conduce (e trattiene) la Ferrari di Surtees davanti alle Ford di Ireland, Revson e Gregory, poi la Porsche di Mitter, la Dino di Biscaldi, la Ferrari di Bianchi, la Porsche di Sifferi, la Ferrari di Facetti e la Ford di Muller.

Solo 12 vetture risultano a piedi. Intanto la Porsche di Mitter si avvicina sempre più alle Ford e al sedicesimo passaggio conquista la seconda posizione che mantiene per alcuni giri.

Al ventesimo giro, il vantaggio di Surtees è di 21". Poco dopo, John ed il pilota a Parkes. Noi fermiamo la Dino di Biscaldi si ferma ai box e perde diverse posizioni. Siamo al trentesimo giro e vediamo la Ferrari in vetta, mentre per il secondo posto lottano due Ford e una Porsche. Parkes va come il diavolo e al trentasettesimo passaggio sfreccia con un giro di vantaggio.

Continua a piovere e c'è foschia. Brutto affare. Al quarantesimo giro le macchine ancora in gara sono 27. E a metà corsa abbiamo questa classifica: 1) Surtees - Parkes (Ferrari) km. 505 in 3. 03' 07" media 165.459. 2) Gregory-Whitmore (Ford) a 1 giro. 3) Muller-Maïresse (Ford) a 2 giri. 4) Facetti-Vaccarella (Ferrari) a 3 giri. 5) Sifferi-Veghe (Porsche) a 4 giri. 6) Seibenhuber-Parkes (Ferrari) a 5 giri. 7) Davis-Glenner (Porsche) a 6 giri. 8) Ligier-Greder (Ford) a 7 giri. 9) Adamich-Zecoli (Alfa Romeo) a 8 giri. 10) Baghetti-Cella (Alfa Romeo) a 9 giri.

Ma non è tutto. Il vantaggio di Surtees è di 21". Poco dopo, John ed il pilota a Parkes. Noi fermiamo la Dino di Biscaldi si ferma ai box e perde diverse posizioni. Siamo al trentesimo giro e vediamo la Ferrari in vetta, mentre per il secondo posto lottano due Ford e una Porsche. Parkes va come il diavolo e al trentasettesimo passaggio sfreccia con un giro di vantaggio.

Al quarantesimo passaggio sfreccia con un giro di vantaggio. Continúa a piovere e c'è foschia. Brutto affare. Al quarantesimo giro le macchine ancora in gara sono 27. E a metà corsa abbiamo questa classifica: 1) Surtees - Parkes (Ferrari) km. 505 in 3. 03' 07" media 165.459. 2) Gregory-Whitmore (Ford) a 1 giro. 3) Muller-Maïresse (Ford) a 2 giri. 4) Facetti-Vaccarella (Ferrari) a 3 giri. 5) Sifferi-Veghe (Porsche) a 4 giri. 6) Seibenhuber-Parkes (Ferrari) a 5 giri. 7) Davis-Glenner (Porsche) a 6 giri. 8) Ligier-Greder (Ford) a 7 giri. 9) Adamich-Zecoli (Alfa Romeo) a 8 giri. 10) Baghetti-Cella (Alfa Romeo) a 9 giri.

# le redazioni Garzanti dopo il Dizionario Hazon Garzanti inglese-italiano italiano-inglese e dopo il Dizionario Garzanti della lingua italiana presentano il grande Dizionario Garzanti francese-italiano italiano-francese

## DIZIONARIO GARZANTI FRANCESE ITALIANO ITALIANO FRANCESE

**120.000 voci**  
**2032 pagine**  
**formato 17x24**  
**rilegato in lino**  
**con sovracoperta**  
**L. 5400**

Oltre settanta redattori, italiani e francesi, riuniti nella Redazione Lessicografica Garzanti hanno dedicato tre anni di lavoro alla preparazione di quest'opera, la cui realizzazione costituisce il compimento di uno dei più ambiziosi programmi nel settore della linguistica d'oggi.

Il risultato raggiunto consente di valutare concretamente il contributo che la Redazione Lessicografica Garzanti sta apportando, dal punto di vista metodologico, alla ricerca lessicografica, da oltre dieci anni, proponendosi l'obiettivo di fornire alla nuova cultura italiana opere lessicografico-linguistiche che felicemente associno il rigore teorico con la pratica funzionale. Ciò è stato possibile grazie alla creazione graduale di una grande redazione, articolata in diverse branche e strutture, e legata efficacemente alla organizzazione industriale di un grande editore.

Si è tra l'altro potuto affrontare, con i nuovi criteri che il progresso degli studi

linguistici di oggi consente, l'annoso problema del rapporto di «parentela» fra le due lingue «sorelle»: rapporto di apparente affinità, che rappresenta in pratica un osacolo alla buona conoscenza e al sicuro uso della lingua francese in Italia.

Fra le caratteristiche principali dell'opera, si deve sottolineare la scelta di tre direttrici principali: il rispetto della lingua tradizionale, con particolare riguardo al materiale lessicale del grande patrimonio letterario dei due paesi, una misurata modernità di vedute nella registrazione delle forme gergali e della lingua familiare, con una vastissima serie di esempi; infine, una larga documentazione della lingua della tecnica e della scienza. In tal modo l'opera, oltre ad essere di facile consultazione per le esigenze della scuola, risulta indubbiamente strumento efficace per affrontare la lettura sia di un'opera classica, sia di una trattazione di rigoroso livello tecnico-scientifico, sia di un testo giornalistico o letterario della più vivace attualità.

aggiornato alla lingua viva dei due paesi la pronuncia francese indicata per la prima volta con la trascrizione grafica internazionale della fonetica partizione dei significati diversi del vocabolo, all'interno di ogni singola voce, mediante numerazione eccezionale ricchezza di materiale idiomatologico

Gino Sala